TREŚĆ

OD ADMINISTRACJI.

W celu ułatwienia naszym prenumeratorom wyrównania zaległych opłat za Biuletyn za rok bieżący pozwoliliśmy sobie rozesłać przez pocztę zlecenia inkasowe wystawione na zalegające kwoty. Prosimy uprzejmie o pokrycie zaległości, gdyż z początkiem roku zmuszeni będziemy wszystkim prenumeratorom, którzy opłat nie uiszczą, wstrzymać wysyłanie naszego pisma.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 5 grudnia 1934 r. | NR. 32/33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

MOŻLIWOŚCI OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POLSKO-ITALSKICH

W końcu zeszłego miesiąca zawinął do portu gdyńskiego pierwszy statek nowootwartej linji okrętowej pomiędzy Gdynią a portami italskiemi — Genuą. Neapolem, Katanią, Messyną i Palermo. W ten sposób Gdynia uzyskała jeszcze jedno bezpośrednie połączenie ze wspomnianemi portami Morza Śródziemnego, zaś Towarzystwo Okrętowe Italo-Somala rozpoczęło pionierską pracę w kierunku rozwoju stosunków portów italskich z portami Bałtyku, tembardziej ważną dla handlu zamorskiego italskiego, że dotąd towarzystwa okrętowe italskie z Bałtykiem regularnej komunikacji nie utrzymywały a eksportowe towary italskie, w pierwszym rzędzie owoce południowe, przewożone były do portów bałtyckich bądź za pomocą obcych regularnych linij okrętowych, bądź też z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich, bądź wreszcie w drodze przewozów lądowych. Fakt utworzenia nowej linji okrętowej italskiej wywołał żywy oddźwięk w kołach żeglugowych państw skandynawskich i znalazł swój wyraz na łamach fachowej prasy krajów bezpośrednio zainteresowanych, a więc Italji i Szwecji. Wymiana poglądów na ten temat przybrała formy dosyć ożywione, przyczem ze strony armatorów skandynawskich wyrażono niezadowolenie, że flota handlowa italska czyni próby penetracji wód Bałtyku, stanowiących dotąd domenę niemal wyłącznego zainteresowania flot państw nad Bałtykiem położonych. W odpowiedzi na te argumenty, ze strony italskiej wysunięto tezę wolności konkurencji i penetracji na morzach, oraz wskazano na fakt, że floty handlowe państw skandynawskich nie ograniczają się do podtrzymywania komunikacji pomiędzy swemi portami a portami italskiemi, lecz również uskuteczniają przewozy pomiędzy portami italskiemi. Jeśli z tego tytułu nie czyniono im specjalnych utrudnień, to niema również podstaw do rekryminacji z powodu utworzenia regularnej linji italskiej do portów Bałtyku. Tak czy inaczej, fakt utworzenia nowej linji italskiej stał się przyczyną ostrej walki konkurencyjnej pomiędzy linjami towarzystw skandynawskich, a tą linją, co w konsekwencji spowodowało już znaczne obniżenie stawek frachtowych do portów przeznaczenia statków towarzystw okrętowych, konkurujących ze sobą.

Stwierdzić jednak należy, że niezależnie od wytworzenia sytuacji na tle konkurencyjnem, nowe bezpośrednie połączenie Gdyni z portami Italji może wywrzeć wpływ dodatni na kształtowanie się wymiany handlowej pomiędzy Polską a tem państwem. Okoliczność, że statki towarzystwa Italo - Somala odbywać będą podróż pomiędzy portami italskiemi a Gdynią w ciągu 10 dni, że będą one zawijały do zgóry ustalonych portów w określonych terminach, stanowią czynnik niewątpliwie dodatni dla rozwoju handlu pomiędzy obu krajami. Jeśli się zważy do tego, że przedmiotem transportu z Italji będą przeważnie owoce południowe, zaś z Polski brany być może pod uwagę wywóz jaj, mięsa i innych produktów żywnościowych, dla przewozu których statki italskie są specjalnie przystosowane, to widoki rozwoju mają podstawy całkiem realne.

Dla uprzytomnienia sobie rozmiarów wymiany handlowej pomiędzy Polską a Italją, a więc i dalszych możliwości handlowych, nie od rzeczy będzie przytoczyć kilka liczb, ilustrujących stan rzeczy w ostatnich latach:

	1933	1932	1931
	w mil. złotych		
wywóz z Polski	38	29	30
przywóz do Polski	25	34	36

Z danych powyższych widać, że bilans handlowy polsko - italski kształtował się dla Polski w r. 1933 w sposób dodatni. Niestety w pierwszej połowie roku bieżącego sytuacja uległa zmianie na niekorzyść Polski, mianowicie, jak wynika z danych, opublikowanych przez Italsko-Polską Izbę Handlową, wartość przywozu polskiego do Italji w ciągu 6 miesięcy roku bieżącego wyniosła 39 miljonów lirów, gdy wywóz italski do Polski osiągnął 47,5 miljonów lirów.

Brak traktatu handlowego pomiędzy Polską a Italją wkłada na sfery handlowe obu stron specjalne zadanie skrupulatnego badania możliwości rozwoju wzajemnych stosunków handlowych i przygotowywania tem samem podstaw do konkretnych postanowień przyszłego traktatu.

Z artykułów wywozu polskiego najwyższą pozycję stanowi węgiel, ma też on największe widoki wzmożenia penetracji na rynek italski, co widać wyraźnie z danych dotyczących przywozu do Italji tego surowca w ciągu pierwszych 6 miesięcy roku bieżącego i roku zeszłego:

		1934	1933
Anglja	ton	2.263.733	2.683.226
Niemcy	„	1.813.876	738.721
Polska	„	508.791	244.122
Rosja	„	297.417	172.983
Zag. Saary	„	146.228	158.287
Turcją	„	69.400	25.323
Holandja	„	68.350	20.763
Francja	„	24.116	18.517
Jugosławja	„	20.647	25.323
Belgja	„	21.280	7.471
Czechosłowacja	„	174	104
Austrja	„	—	161
Inne kraje	„	694	159
		5.234.706	4.117.307

Jak widzimy w ciągu ostatnich dwóch lat Polska podwoiła wywóz swego węgla do Italji, jeśli się jednak weźmie pod uwagę wzrost przywozu węgla do Italji z Niemiec, Rosji i Turcji oraz tę okoliczność, że dostawy polskie przeważnie są uskuteczniane na pokrycie zamówień italskich kolei państwowych, to dojdziemy do wniosku, że istnieją również możliwości podniesienia dostaw węgla polskiego i dla rynku prywatnego. Należałoby jednocześnie uważnie śledzić za rozwojem dostaw na rynek italski węgla sowieckiego i tureckiego, który ma do tego z Morza Czarnego znacznie krótszą przestrzeń do przebycia niż węgiel polski z Gdyni lub Gdańska. Nasuwa się tu problem założenia przez eksporterów węgla polskiego składów węgla bunkrowego w takich portach jak Neapol i Palermo, mających dogodne położenie na trasie od Gibraltaru do Suezu. Takie przedsięwzięcie udostępniłby mogło pokrywanie drobniejszych niż całookrętowe zapotrzebowań na węgiel. Niezależnie od tego istnieją możliwości wywozu do Italji materjałów drzewnych, metali jak stal, żelazo, surówkę i wreszcie produktów żywnościowych jak jaja, mięso, świnie itp. Rozwój italskiego przemysłu oraz ustalony przez rząd faszystowski program robót publicznych podnoszą znacznie zapotrzebowanie na drzewo tarte i metale. Również i dostawa produktów żywnościowych na rynek italski w związku z utworzeniem szybkiej komunikacji statkami towarzystwa Italo - Somala znacznie będzie ułatwiona. Obecna droga lądowa używana dla przewozów tych produktów, przechodząc przez trzy granice nie sprzyja oczywiście uintensywnieniu dostaw polskich na rynek italski, tembardziej, że bliżej położone kraje jak Węgry i Jugosławja również zaopatrują ten rynek w te same produkty żywnościowe.

Należałoby również wziąć pod uwagę możliwości ustalenia łącznej obsługi trasy pomiędzy Polską a Italją przez statki italskie i polskie przyczem pożądanem byłoby, aby taka współpraca poparta została przez eksporterów italskich, jeśli chodzi o statki polskie i przez eksporterów polskich, o ile chodzi o statki italskie.

Wedle ostatnich informacyj italscy i holenderscy armatorzy prowadzą pertraktacje w sprawie stworzenia w Trieście rynku rozdzielczego dla produktów pochodzących z Indji Holenderskich, przeznaczonych do konsumcji na Bałkanach. Czy nie byłoby wskazanem, aby eksporterzy polscy rozważyli sprawę utworzenia bazy dla ekspansji swych produktów w jednym z portów italskich? italscy eksporterzy ze swej strony mogliby wziąć pod rozwagę utworzenie w Gdyni takiej samej bazy dla swych produktów wywozu do Finlandji, Estonji, Łotwy i Litwy.

Jak z powyższych wywodów wynika, otwarcie nowego bezpośredniego połączenia Polski z Italją daje podstawy do rozważenia szeregu możliwości w dziedzinie ożywienia stosunków handlowych pomiędzy temi krajami, co w okresie poważnych utrudnień w handlu międzynarodowym jest okolicznością wysoce pożądaną i dodatnią.

STATEK HANDLOWY MORSKI I PRZEPROWADZANIE EGZEKUCJI W STOSUNKU DO NIEGO WEDŁUG PRZEPISÓW KODEKSU POSTĘPOWANIA CYWILNEGO

Statek przeznaczony do zarobkowania w żegludze morskiej, czyli statek handlowy morski jest rzeczą ruchomą w rozumieniu prawa[1]). Do niego mają zasadniczo zostosowanie przepisy prawa cywilnego, dotyczące zbycia nieruchomości, o ile ustawa nie zawiera wyjątków, przyczem dla ważności zbycia nie jest wymagana specjalna forma czynności prawnej i wystarczy ustna umowa[2]). Jednakże każdy z kontrahentów może żądać od drugiej strony, aby na dowód tranzakcji zbycia sporządzony został dokument uwierzytelniony notarjalnie (§ 475 kod. handl. niem.[3])

Prawo cywilne ziem zachodnich wymaga zasadniczo do przeniesienia własności rzeczy ruchomej, poza aktem obligatoryjnym (sprzedażą, darowizną etc.) oddania rzeczy w posiadanie, które dopiero jako akt rzeczowy powoduje przejście tytułu własności. W odniesieniu do statków handlowych morskich kod. handl. niem. odstępuje od tej zasady, postanawiając w § 474, że do przelania własności statku, o ile umowa wyraźnie ich nie wydanie i wystarczy zgoda między stronami, że prawo własności statku przechodzi natychmiast z jednej strony na drugą Postanowienie to ma na celu ułatwić zbycie statków znajdujących się poza miejscem tranzakcji, np. będących w podróży (§ 474 Khn), i ma według art. 6[4]) ustawy wprowadzającej Khn z dn. 10. V. 1897 r. zastosowanie nietylko do handlowych ale wszystkich statków morskich.

Przy zbyciu statku przechodzą na własność drugiej strony wszystkie przynależności statku, o ile umowa wyraźnie ich nie wyłącza. Charakter przynależności statku posiadają wszystkie przedmioty na statku, używane przy uprawianiu statkiem żeglugi np. kotwica, kompas, łodzie, aparaty sygnalizacyjne, radjo, dokumenty okrętowe, sieci na statkach rybackich. In dubio wszystkie przedmioty, wpisane do inwentarza statku, należy zaliczać do przynależności statku (§ 478 Khn).

W myśl § 513 Khn kapitan winien przed rozpoczęciem podróży dbać oto, aby statek był zdatny do żeglugi, należycie urządzony i wyposażony. Armator odpowiada za to wobec swoich kontrahentów. Zdatność do żeglugi morskiej, należyte urządzenie i wyposażenie statku są istotnemi warunkami uprawiania statkiem żeglugi morskiej. Statek posiada zdatność do żeglugi morskiej (Seetüchtigkeit), jeżeli pływając po morzu może skutecznie przeciwstawiać się sile tego żywiołu, czyli jest zdolny do pokonywania wszelkich trudności i niebezpieczeństw, związanych z przebywaniem na morzu, z wyjątkiem t r u d n o ś c i i niebezpieczeństw nadzwyczajnych i całkiem nieprzewidywanych. Rozróżnia się nieograniczoną i ograniczoną zdatność do żeglugi, zależnie od tego, czy statek nadaje się do wszystkich podróży, czy też niektórych tylko, jak np. podróży w żegludze wielkiej albo małej, następnie absolutną i relatywną, zależnie od tego czy statek w każdym przypadku nadaje się do żeglugi, np. do każdego transportu, czy też tylko dla danej podróży lub danego transportu, jak w tym przypadku, gdy statek, wożąc zwykle naftę lub benzynę, posiada pomieszczenia przesiąknięte szkodliwym zapachem i wskutek tego nie może wozić artykułów żywnościowych. Zdatność do żeglugi stwierdza się przez t. zw. klasyfikowanie statku tj. zaliczenie statku przez t. zw. instytucję klasyfikację (np. ang. Lloyd, franc. Bureau Veritas, niem. Germanischer Lloyd) do pewnej klasy statku. Dowodem zaliczenia statku do pewnej klasy jest dokument klasyfikacyjny. Nad całokształtem spraw, związanych z zagadnieniem zdatności statków do żeglugi i ich bezpieczeństwa czuwa władza państwowa, która uznaje dokumenty klasyfikacyjne niektórych instytucyj i kieruje się zasadami dwóch międzynarod. konwencyj, zawartych w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, mianowicie Konwencji Londyńskiej z 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu i Konwencji Londyńskiej z 1930 r. o linjach ładunkowych (granicach zanurzenia statku). Polska do obu konwencyj przystąpiła. Postępowanie administracyjne, związane z czuwaniem nad bezpieczeństwem żeglugi morskiej, czy t. zw. inspekcję techniczną statków przeprowadza Urząd Morski na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. 11. 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632).

Urządzenie statku obejmuje wszystkie przedmioty, które dla statku potrzebne są do utrzymania prawidłowego ruchu i zwalczania niebezpieczeństw morskich. Przedmioty, sta-

---

[1]) Stwierdzają to komentarze do Kod. cyw. niem. Por. Fischer-Hendle komentarz do Kcn. uwaga 3 do § 90. Code de Commerce w art. 190 wyraźnie to stwierdza: „les navires et autres bâtiments de mer sont meubles".

[2]) Według Code de Commerce, art. 195, wystarcza przy sprzedaży statku forma pisemna. Merchant Shipping Act w art. 24 wymaga specjalnego dokumentu sprzedaży, sporządzonego w obecności świadków (bill of sale).

[3]) Do uwierzytelnienia dokumentów powołany jest notarjusz (art. 94, p. 1, 146 § 1 prawa o notarjacie z dnia 27. X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 609).

[4]) Utrzymany w mocy postanowieniem art. VI. p. 1, XXIV, p. 1 przepisów wprowadzających kodeks handlowy z dnia 27. VI. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 503).

nowiące urządzenie statku, są z reguły ściśle związane ze statkiem i jego ruchem. Przeciwstawieniem urządzenia jest związane luźno ze statkiem wyposażenie statku, do którego należą wszelkiego rodzaju zapasy, przeznaczone do zużycia, jak np. paliwo i prowianty.

Statek handlowy morski posiada, jak już zaznaczono, charakter rzeczy ruchomej. Wobec tego zdawałoby się, że egzekucja ze statku powinna się we wszystkich przypadkach odbywać według przepisów o egzekucji z ruchomości; tak jednak nie jest. W odniesieniu do statków niezarejestrowanych odbywa się egzekucja na zasadach egzekucji z ruchomości (art. 755 K. p. c.[5]), natomiast zarejestrowane statki handlowe morskie podlegają przepisom o egzekucji z nieruchomości (art. 741 Kpc.) z pewnemi zmianami, przewidzianemi w art. 742 do 756 Kpc. Zajęcie statku zarejestrowanego następuje na wniosek wierzyciela, posiadającego tytuł egzekucyjny, przez komornika tego sądu, w którego okręgu statek się znajduje, przyczem zajęcie statku jest dokonane w stosunku do dłużnika, tj. armatora, z chwilą doręczenia mu wezwania komornika do uiszczenia długu w ciągu 2 tygodni pod rygorem przystąpienia do opisu i oszacowania statku, a w stosunku do dłużnika, któremu wezwania jeszcze nie doręczono, z chwilą dokonania wpisu zajęcia do rejestru okrętowego. W stosunku do osób trzecich zajęcie statku zarejestrowanego jest również skuteczne z chwilą wpisania zajęcia do rejestru (art. 653, 654, 657, 741 Kpc.)

Egzekucja z udziału w statku odbywa się bez różnicy, czy statek jest zarejestrowany czy nie, na zasadach egzekucji z wierzytelności pieniężnych i innych praw majątkowych (art. 629 i nast. Kpc.) Do wniosku wierzyciela o dokonanie opisu i oszacowania udziału w statku zarejestrowanego należy dołączyć wyciąg z rejestru okrętowego, zawierający wszystkie wpisy odnoszące się do udziału w statku (art. 754 § 3 Kpc.)

Na statku, który gotów jest do wyruszenia w podróż, nie może być zabezpieczone powództwo w drodze tymczasowego zarządzenia sądowego (§ 482 ust. 2 Khn, art. 837 i nast. Kpc.) Postępowanie egzekucyjne w stosunku do takiego statku sąd na wniosek dłużnika może zawiesić (art. 744 Kpc.) Kryterjami gotowości statki do wyruszenia w podróż są: uzupełnienie załogi, posiadanie przez kapitana statku wszystkich dokumentów, potrzebnych do podróży oraz załatwienie wszystkich formalności, związanych z wyjazdem statku z portu, w szczególności dokonanie odprawy statku u władz celnych i portowych. Zabezpieczenie powództwa drogą tymczasowego zarządzenia sądowego i egzekucja są jednakże dozwolone w stosunku do statku wyruszającego w podróż, jeżeli wierzytelność, która ma być zabezpieczona względnie egzekwowana, powstała w związku z zamierzoną podróżą statku (§ 482 ust. 2 Khn), np. z tytułu zaopatrzenia statku dla danej podróży.

Egzekucja ze statku zagranicznego, znajdującego się na terytorjum Polski, odbywa się, jeżeli odpowiada on warunkom, pod któremi statek polski podlega wciągnięciu do rejestru, według przepisów o egzekucji ze statków polskich, wpisanych do rejestru, egzekucja zaś z innych statków zagranicznych wg. przepisów o egzekucji z ruchomości (art. 756 Kpc.)

Dr. Władysław Sowiński.

[5]) Kodeks postępowania cywilnego.

OBCHÓD XV-LECIA ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU

Z ważnych względów organizacyjnych wyznaczony na dzień 2 bm. obchód XV-lecia istnienia Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu przełożony został na dzień 8-go grudnia. Program obchodu oraz porządek dzienny dorocznego Walnego Zebrania Delegatów i Nadzwyczajnego Walnego Zebrania pozostał bez zmian, jak opublikowaliśmy go w Nr. 31 naszego Biuletynu.

Z okazji obchodu XV-lecia Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizuje w 33 miastach Pomorza konkurs okien wystawowych, który ma być dowodem solidarnego udziału całego kupiectwa, w uroczystym obchodzie jubileuszowym. Z drugiej strony konkurs ten będzie dowodem dążeń kupiectwa do ożywienia własnemi siłami ruchu gospodarczego. Fakt, że konkurs odbywa się w okresie przedświątecznym podkreśla jego znaczenie praktyczne. Dla odznaczenia najlepszych okien wystawowych przewidziany jest szereg nagród. Dla podkreślenia wielkiego znaczenia, jakie z punktu widzenia gospodarczego ma zorganizowany przez Związek Towarzystw Kupieckich Konkurs, p. Prezes Izby naszej inż. Napoleon Korzón ufundował specjalną nagrodę do dyspozycji Związku, Izba zaś ufundowała nagrodę do dyspozycji Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni dla przyznania jej na miejscu.



WYBORY DO IZBY.

W okresie od 26 listopada do 5 b. m. odbyły się wybory na Radców do naszej Izby w zrzeszeniach następujących: Związek Armatorów polskich — wybrany został p. Aleksander Leszczyński; Związek Gdyńskich Ekspedytorów portowych p. p. Franciszek Marszał i Kazimierz Mucha; Polski Związek Maklerów Okrętowych — pp. Andrzej Cieńciała i Witold Jasiński; Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych — p. inż. Mirosław Laurecki; Związek Kupców Tżody i Bydła w Polsce — p. Lucjan Klimaszewski; Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy — p. Edmund Baier; Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu — p. Marjan Kubica; Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego — pp. Antoni Makowiecki i Jan Ślaski; Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych — p. Józef Sierszeński: Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy — pp. Włodzimierz Jung i Bolesław Kiedrowski; Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskich i Pomorskich — p. Leopold Rychter; Związek Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu — p. Leon Penkala.

Wybory w łonie pozostałych Zrzeszeń trwać będą do dn. 8 b. m. poczem w dniu 11 b. m. odbędzie się posiedzenie Głównej Komisji Wyborczej.

Protokóły z odbytych wyborów złożone będą tej komisji, która stwierdzi, czy wybrani posiadają bierne prawo wyborcze a następnie przedłoży protokóły z odbytych Zebrań wyborczych w Zrzeszeniach Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu — i poda wynik wyborów do publicznej wiadomości.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 29 listopada br. odbyło się w Izbie pod przewodnictwem Radcy Izby Dyr. J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej.

W obradach uczestniczyli członkowie Komisji: Wiceprezesi Izby pp.: Inż. Wł. Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, radcowie: F. Kollat, A. Cieńciała, M. Laurecki, K. Mucha, korespondenci Izby: Dr. B. Kasprowicz i J. Michalewski i sekretarz Generalny Związku Armatorów Dr. S. Bierowski. oraz Dyrektor Izby p. H. Krupski i wicedyrektor p. J. Kawczyński.

Przedmiotem obrad było szczegółowe sprawozdanie p. Wicedyrektora J. Kawczyńskiego z delegacji do Hamburga i Bremy, specjalnie uwzględniające stan rzeczy w tych portach pod względem organizacji rzeczoznawstwa portowego. P. Kawczyński w swem sprawozdaniu przedstawił dane porównawcze w tej dziedzinie dotyczące wspomnianych portów i Gdyni oraz przedłożył szereg wniosków co do reorganizacji rzeczoznawstwa w Gdyni.

Komisja Morska wyraziła p. Kawczyńskiemu uznanie za wykonaną pracę oraz wyraziła dezyderat, aby referat jego był opublikowany w Biuletynie Izby.

Dla opracowania wniosków o reorganizacji rzeczoznawstwa portowego w Gdyni powołano specjalną komisję z udziałem przedstawicieli portowych sfer gospodarczych.

Na zakończenie poruszono sprawę arbitrażu dla skór w Gdyni, przyczem w toku dyskusji wyjaśniono, że Naczelna Rada Przemysłu Garbarskiego w Warszawie, opracowuje projekt statutu arbitrażowego, który w najbliższych dniach zostanie przesłany Izbie gdyńskiej do wypowiedzenia się

REKORDOWE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LISTOPAD 1934 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc listopad przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym osiągnął rekordową cyfrę — 703.777 t (w październiku 648.541,7 t.), z czego na obrót zamorski przypada 685.348 t. (w październiku 627.804,9 t.) Z cyfry tej na przywóz przypada 93.319 t. (w październiku 65.118 t.), a na wywóz 592.029 t. (w październiku 562.686 ton). — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 18.429 t. (w październiku 20.736,8). Poprzedni rekord obrotów miesięcznych za miesiąc sierpień rb. wyniósł 662.056 t.

POŻYCZKI BUDOWLANE.

Suma udzielonych pożyczek budowlanych z Państwowego Funduszu Budowlanego, rozprowadzonych przez Komitet Rozbudowy w Gdyni według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu wynosi 26.711 tysięcy złotych. Suma ta obejmuje wszystkie pożyczki, udzielone w okresie od

1927 do 1933 roku włącznie. Ogólna liczba pożyczek wynosi 399.

Sumy udzielonych pożyczek, liczba pożyczkobiorców i liczba pożyczek w poszczególnych latach przedstawia się następująco:

Rok	Suma w 1000 zł	Liczba pożyczkob.	Liczba pożyczek
1927	4.463	54	54
1928	3.081	52	55
1929	1.966	9	9
1930	4.033	39	56
1931	11.887	6	7
1932	510	48	53
1933	771	123	165
Razem	26.711	—	399

Tablica ta daje tylko ogólne liczby. Dla analizy kredytów budowlanych jest niezbędne podzielenie kredytów na grupy kredytobiorców: osoby prywatne, spółdzielnie budowlane i mieszkaniowo - budowlane, budownictwo społeczne i budownictwo miejskie.

Podział kredytów na poszczególne grupy przedstawia się, jak poniżej (w 1000 złotych):

Rok	Osoby prywatne	Spół-dzielnie	Bud. społeczne	Miasto i TBO.
1927	4.238	225	—	—
1928	2.755	160	—	—
1929	389	827	—	750
1930	1.300	1.362	—	800
1931	7	20	11.650	200
1932	157	50	—	239
1933	427	157	—	100
Razem	9.273	2.801	11.650	2.089

Analiza tych tabliczek wykazuje, że budownictwo prywatne i spółdzielcze obsługiwane było kredytowo stosunkowo znacznie do roku 1930 włącznie. W roku 1931, gdy główny nacisk położony był na budownictwo społeczne w postaci bloków ZUPP. i Kasy Emerytalnej, budownictwo prywatne nie dostało prawie nic. — Dopiero w latach 1932 i 1933 widzimy pewien wzrost kredytów budowlanych. Jednocześnie wzrasta liczba pożyczek, co wskazuje na to, że udzielane są małe pożyczki. Gdy w roku 1930 przeciętna suma jednej pożyczki wynosiła ok. 72 tysięcy złotych, w roku 1933 zmalała do sumy ok. 5 tysięcy złotych.

Poza pożyczkami na budownictwo w mieście (suma wynosi 25.813 tysięcy złotych) Komitet Rozbudowy w Gdyni wprowadził pożyczek budowlanych na wybrzeże 898 tysięcy złotych.

KOMUNIKACJA POMIĘDZY GDYNIĄ A AMERYKĄ PÓŁNOCNĄ.

Statek „Kościuszko" Linji Gdynia — Ameryka, po odbyciu ostatniej podróży z Ameryki do Gdyni, odpłynął do Gdańska dla dokonania remontu, poczem będzie przeznaczony na linję palestyńską dla utrzymania łącznie z Polonją ruchu na trasie Constanca — Haifa: Jaffa. Z Ameryką komunikację utrzymywać będzie tylko statek „Pułaski", aż do chwili uruchomienia jednego z nowobudujących się statków dla tej linji we Włoszech. Jak słychać budowa jego czyni szybkie postępy.

NOWA LINJA REGULARNA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez S. A. „Żegluga Polska" nowa linja regularna, utrzymująca stałą komunikację okrętową pomiędzy Gdynią — Gdańskiem i Stockholmem w odstępach 15 dniowych. Na linji tej kursować będzie statek „Hamestrom V". Terminy odjazdu statku z Gdyni na najbliższy okres czasu przewidziane są dnia 5 i 20 grudnia rb.

UDOGODNIENIA DLA TRANSPORTÓW RUDY I ŻELAZA PRZEZ PORTY POLSKIE.

Międzynarodowa konferencja kolejowego rozkładu jazdy, która się odbyła w Raguzie, ustaliła specjalnie dogodne trasy pociągów dla transportów rudy z portów polskich do czechosłowackich i węgierskich stacyj hutniczych oraz dla transportów żelaza z czechosłowackich i węgierskich miejsc produkcji do portów polskich.

ZAPRZYSIĘŻENIE MAKLERA DLA KUPNA I SPRZEDAŻY OWOCÓW.

Dnia 19 listopada 1934 r. odbyło się w biurze Izby w obecności urzędującego wiceprezesa Izby p. L. Byczkowskiego i Radców J. Rummla i Br. Garbowicza oraz Dyrektora Izby H. Krupskiego zaprzysiężenie p. Zygmunta Krajewskiego, jako maklera pozagiełdowego dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy Aukcjach Owocowych w Gdyni.

ODDZIAŁ ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE ZAŁOŻONY W GDYNI.

Z inicjatywy długoletnich członków Związku pp. M. Pacoszyńskiego i E. Ziebarta powołano do życia w Gdyni w listopadzie br. Oddział Związku Księgowych w Polsce. Jest to najstarsze i wielce zasłużone na niwie zawodowej zrzeszenie księgowych, które powstało w Warszawie w roku 1907. W tym czasie Związek zdołał skupić kilka tysięcy księgowych, wśród których znajduje się szereg osób, zajmujących poważne stanowiska tak w świecie naukowym jak i na polu pracy zawodowej. Związek wydaje własny organ p. t. „Czasopismo Księgowych w Polsce". Oddziały Związku istnieją: w Poznaniu, we Lwowie, w Brześciu nad Bugiem, w Lublinie, w Wilnie i Katowicach.

Oddział Związku Księgowych w Gdyni, do którego zapisało się 40 księgowych ma na celu zrzeszenie wszystkich księgowych nie na-

leżących obecnie do organizacyj zawodowych w celu:

1) wspólnej obrony i poprawy materjalnych, zdrowotnych, moralnych i prawnych warunków bytu pracowników,

2) podniesienia wykształcenia zawodowego i ogólnego pracowników, postawienia ich na najwyższym poziomie sprawności i podniesienia wydajności pracy,

3) współżycia koleżeńskiego i utrwalenia poczucia łączności koleżeńskiej.

Zarząd Związku składa się z następujących osób: pp. Albińskiego Edwarda, Knabego Jana, Pacoszyńskiego Michała, Porzezińskiego Aleksandra, Witkowskiego Marjana i Ziebarta Edwarda.

Tymczasowa siedziba Związku znajduje się w biurze M. Pacoszyńskiego w Gdyni, Abrahama 9.



STAN UNIERUCHOMIONEGO TONAŻU ŚWIATOWEGO.

Z końcem roku 1932 unieruchomiony tonaż głównych państw morskich wynosił więcej niż 15.000.000 ton, czyli 22% całego tonażu wówczas istniejącego. Na 1 października roku bieżącego unieruchomiony tonaż wyrażał się już liczbą 7.259.000 ton. względnie 12% całego tonażu. Zmniejszenie to nastąpiło głównie dzięki przeprowadzanej na wielką skalę rozbiórce tonażu przestarzałego.

Stosunek unieruchomionego tonażu wypada najmniej korzystnie w Stanach Zjednoczonych. gdzie wciąż jeszcze panuje stan niezdecydowania co do oddania na rozbiórkę statków, które prawdopodobnie nigdy już nie będą uruchomione.

Poniżej podajemy liczby wykazujące stan unieruchomionego tonażu głównych państw morskich.

PAŃSTWO	Tonaż brutto w tys. ton	Stosunek proc. do całości floty
Stany Zjedn. A. P.	2.904	27
Anglja	1.367	7
Francja	586	17
Hiszpanja	341	28
Holandja	332	12
Niemcy	308	8
Italja	285	9
Norwegja	240	6
Grecja	185	13
Szwecja	65	4
Danja	30	2
Japonja	16	0.4
Inne	600	7

ROZBUDOWA STREFY CZECHOSŁOWACKIEJ W HAMBURGU.

Wedle informacyj, pochodzących z Hamburga, czechosłowackie ministerstwo robót publicznych zamierza z początkiem wiosny roku przyszłego przystąpić do rozbudowy oddanej do dyspozycji Czechosłowacji strefy w porcie hamburskim. Przedewszystkiem w strefie tej ma być wybudowane murowane nabrzeże, dalej jednopiętrowy magazyn oraz zabudowania kierownictwa ruchu w całej strefie. Dla dokonywania przeładunku ma być ustawiony kran elektryczny. Również i w części czechosłowackiej w części portowej Saali przedsięwzięte mają być roboty, mające na celu uskutecznienie szeregu zmian i ulepszeń.

WZMOŻENIE CZARTEROWANIA TONAŻU ANGIELSKIEGO PRZEZ ROSJĘ.

Wedle informacyj podanych przez Moskiewski Bank Narodowy w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego Anglo - Sowieckie Towarzystwo Żeglugowe zaczarterowało na samym rynku londyńskim 391 statków o pojemności 2.442.484 ton za cenę 1.592.347 funtów szterlingów. Z tej ilości 282 statki o pojemności 1774.715 ton za cenę 1.163.239 funtów szterlingów stanowiły własność angielską. W ten sposób udział zafrachtowanych statków angielskich w ogólnej ilości tonażu zafrachtowanego wyniósł 72,7% zaś pod względem wysokości sumy frachtu do zapłacenia armatorom angielskim — 73.1%. W tym samym okresie roku 1933 zaczarterowano przez te samą instytucie sowiecka na rynku londyńskim 425 statków o pojemności 2598.286 ton za sume 1.464.257 funtów szterlingów, jednak w tej liczbie statków angielskich było zaledwie 175 o pojemności 1.135.518 t. i za cenę 705.685 funtów szterlingów, liczby te obejmują jedynie dane, dotyczące rynku londyńskiego nie równają natomiast liczb. dotyczących transakcji na innych rynkach frachtowych angielskich.

WCZEŚNIEJSZE ZAMKNIĘCIE NAWIGACJI W LENINGRADZIE.

Dążenia ze strony władz sowieckich do utrzymania w zeszłym roku jak najdłużej nawigacji w porcie Leningradu nie dały zadowalających wyników. Praca lodołamaczów, pomimo wielkich wysiłków i bardzo znacznych kosztów nie zdołała zwalczyć narastających lodów i umożliwić normalny dojazd statków do portów. Wynikłe na tem tle spory i zażalenia obcych armatorów skłoniły władze sowieckie do ustalenia terminu zamknięcia nawigacji już na połowę grudnia. Jedną z przyczyn jaka przyczyniła się do powzięcia tej decyzji jest fakt, że na obecny sezon zimowy w porcie Leningradu pozostał tylko jeden wielki lodołamacz Jermoh. Ten jednak, oczywiście okazałby się niewystarczający tem bardziej, że należy do starego, jeszcze przedwojennego typu tego rodzaju jednostek.

FINLANDJA CORAZ WIĘCEJ PRZEWOZI TOWARÓW WŁASNEMI STATKAMI.

Dopiero co opublikowane dane statystyczne o stanie żeglugi fińskiej w roku 1933 wykazują, że w roku tym Finlandja przewiozła statkami własnych towarzystw okrętowych 36,7% wszystkich towarów, jakie były przywiezione i wywiezione do i z Finlandji, ta sama relacja w roku 1932 wynosiła 34,9%, zaś w roku 1931 zaledwie 29.3%. W wywozie 31,5% towarów w roku 1933 było przewiezionych własnemi statkami, w r. 1932 — 28,6%, w r. 1931 — 24,6% 19,3% w r. 1930 i 15,8% w r. 1929. Z towarów, przywiezionych do Finlandji w r. 1933 — 50,4% przewieziono własnemi statkami. w roku 1932 — 49.7%, w roku 1931 — 38,2%, w roku 1930 — 30,6% i w roku 1929 — 28,0%.

JAK PODNIESIENIE OPŁAT PORTOWYCH MOŻE SIĘ ODBIĆ NA KOSZTACH WYSYŁKI TOWARÓW PRZEZ DANY PORT.

Wysokość stawek opłat portowych ma ogromny wpływ na koszta wysyłki towaru przez dany port, co szczególnie wyraźne jest w dzisiejszych czasach nieproporcjonalnie małych ilości towarów przewożonych na statkach linjowych. Konkretny przykład daje wypadek znacznego podniesienia opłat portowych w jednym z portów westindzkich: bezpośrednim skutkiem tego było podniesienie ze strony statków należących do westindzkiej konferencji stawek przeładunkowych dla tego portu z trzech pensów za tonę na 3 szylingi za tonę, czyli zwyżka dwunastokrotna. Istotnie, opłaty portowe są w znacznej mierze niezależne od ilości ładunku i przy niewielkiej ilości tegoż obciążają niezmiernie przewozy towarów. Mimo że opłaty portowe podnoszone są w proporcjach arytmetycznych, stawka dodatkowa za przeładunek w takim drogim porcie musi być podniesiona przez armatora geometrycznie jeśli mała ilość ładunku ma pokryć dość znaczną różnicę opłat portowych starych i nowych. Tak wyśrubowane stawki konferencyj nie są więc stawkami represyjnemi lub nawet prohibicyjnemi, mającemi utrudnić towarom dostęp do drogiego portu, lecz wynikają z dokładnej kalkulacji wzrastających własnych kosztów statku i wpływów z szacowanych zgóry niewielkich ilości ładunku.

JUŻ PO DZIESIĘCIU LATACH STATKI IDĄ NA ROZBIÓRKĘ.

W Anglji poszły świeżo na rozbiórkę dwa linjowce — „Minnetonka“ i „Minnewaska“ towarzystwa „Atlantic Transport Line“, pojemności 22.000 ton każdy zbudowane zaledwie 10 i pół roku temu jako nowoczesne linjowce dla komunikacji transatlantyckiej. Świadczy to o bardzo poważnym kryzysie, nadal trwającym w komunikacji północnoatlantyckiej.

Oto kilka dramatycznych liczb: Oba statki razem kosztowały 2 350.000 Ł., zysku zaś przyniosły wszystkiego 70.000 Ł. Na amortyzację ich wypadłoby odpisywać do 10% rocznie, gdyby przedsiębiorstwo żeglugi mogło przewidywać ich tak krótki wiek.

PRZEŁADUNEK NA STATEK RZECZNY PRZED DOJŚCIEM DO PORTU PRZEZNACZENIA NIE ZWALNIA STATKU MORSKIEGO OD ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA PRZEWÓZ WG. KONOSAMENTU BEZPOŚREDNIEGO.

Ciekawy wypadek sporu o odpowiedzialność z konosamentu rozpatrywał antwerpijski Tribunal de Commerce: s. s. „Troya“ przyjął towar na konosament bezpośredni z przeznaczeniem do Antwerpji, lecz do Antwerpji nie doszedł i wyładował towar na motorowiec rzeczny w Rotterdamie. Odbiorcy w Antwerpji, którzy otrzymali towar w Antwerpji w stanie uszkodzonym, zaskarżyli równocześnie armatora statku „Troya“ i właściciela małego motorowca. Sąd orzekł na niekorzyść armatora, zasądzając go na pokrycie szkód i strat odbiorców, jednocześnie oddalając ich skargę przeciwko właścicielowi rzecznego motorowca. Sąd stanął na stanowisko, że posiadacz konosamentu może kierować swój protest tylko do przewoźnika morzem i to w porcie wyładunku, wskazanym w konosamencie, a nie do właściciela barki lub innego dalszego przewoźnika, który zakończył z towarem niedokończoną podróż morską. Sąd uważał, że w wypadkach podróży skombinowanej dopuszczalna jest jedynie pretensja posiadacza konosamentu względem przewoźnika morzem, a nie innych

osób. Kapitan statku morskiego pozostaje odpowiedzialnym za całość ładunku do końca podróży morskiej, chociażby towar był dostarczony do portu przeznaczenia na statku rzecznym. Rzeczą kapitana s. s. „Troya“, obciążonego w ten sposób odpowiedzialnością za cały przewóz aż do portu przeznaczenia, jest udowodnić, że uszkodzenie towaru powstało podczas przeładunku na statek rzeczny lub podczas przewozu na statku rzecznym. Tymczasem kapitan s. s. „Troya“ zawarł z właścicielem motorowej barki umowę co do przewozu towaru pomiędzy Rotterdamem a Antwerpją, w której było zaznaczone, że wszystkie uszkodzenia będą stwierdzane na nabrzeżu w Antwerpji przed zabraniem towaru i najpóźniej po 24 godzinach od chwili wyładunku; stwierdzenie szkód winno się odbyć w obecności przedstawiciela towarzystwa żeglugi (armatora). Tymczasem przedsiębiorstwo żeglugi dopuściło do przeniesienia towaru zaraz po wyładunku, bez oględzin, do magazynów odbiorcy, przez co armator utracił prawo dochodzenia szkód na właścicielu barki motorowej.

Powyższy przykład oczywiście ma zastosowanie ze względu na to, że końcowym punktem wskazanym w bezpośrednim konosamencie był port morski.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

WIDOKI ZBYTU TAŚM GUMOWYCH W FINLANDJI.

Fińską produkcję taśm gumowych stosowanych w przemyśle konfekcyjnym, oszacować można na około 200.000 metrów minimum.

Według oficjalnej statystyki importowej Finlandja importowała w latach ubiegłych następujące ilości „tkanin i innych towarów włókienniczych tkanych z kauczukiem“:

	1933 r.	1932 r.
p. 447 w całości lub częściowo z jedwabiu	1.787 kg	1.712 kg
p. 448 z innego materjału włókienniczego	30.276 kg	21.496 kg

Należy zaznaczyć, że pozycja ta obejmuje również taśmy gumowe, importowane dla celów technicznych (izolacyjne, transportowe ,transmisyjne) oraz taśmy dla celów leczniczo - sanitarnych.

Przy imporcie pobierane są następujące stawki celne („Tkaniny i inne wyroby włókiennicze, pokryte kauczukiem, nasycone kauczukiem lub w połączeniu z kauczukiem, oraz wszelkie inne tkane z kauczukiem“):

Towar	Cło zasadn.	Cło maksym.	Cło ulgowe
	Fmk. za kg. brutto		
317*) w całości lub częściowo z jedwabiu . .	70.—	280.—	91.—
318*) z innego materjału włókienniczego:			
a. taśmy izolacyjne i t. d.			
b. taśmy inne .	12.—	30.—	
c. inne wyroby .	12.—	24.—	

*) oznacza, że Rada Ministrów może w „wypadkach potrzebnych“ bez zapytania Sejmu fińskiego podwyższyć cło zasadnicze o 400 proc. celem zabezpieczenia przemysłu fińskiego. Z powyższego wynika, że stawka w poz. 317 została podwyższona do maksimum.

W ostatnich czasach Anglicy i Belgijczycy zaczęli stopniowo penetrować na rynek fiński w tej branży, odbierając Niemcom, Francuzom i Szwajcarom dotychczasowy rynek zbytu. Polskie wyroby mają widoki zbytu, o ile ceny będą konkurencyjne, gatunki odpowiadające wymaganiom odbiorców, jak również warunki płatnicze. Penetracja polskich wyrobów na rynek fiński zależeć będzie pozatem od wyboru agenta-przedstawiciela i od kupieckiego nastawienia polskich firm eksportowych.

ZMIANY W STRUKTURZE WYMIANY TOWAROWEJ POMIĘDZY POLSKĄ A HOLANDJĄ.

Cyfry statystyki holenderskiej za 9 miesięcy b. r. wykazują, iż w strukturze handlu zagranicznego Holandji nastąpiła w 3-im kwartale b. r. poważna zmiana. Protekcjonistyczna polityka zdążająca do ograniczenia importu holenderskiego (drogą wprowadzenia nowych kontyngentów i monopoli, niedopuszczania wwozu towarów skontyngentowanych nawet na zasadach kompensaty i popierania rozwoju przemysłu krajowego) wraz z pogłębiającem się w Holandji przesileniem gospodarczem wywołały spadek importu, a jednocześnie lepsza konjunktura w innych krajach odbiła się pomyślnie na eksporcie holenderskim. W wyniku ujemne saldo handlowe Holandji, wynoszące w styczniu b. r. hfl. 44.748.000, spadło we wrześniu do hfl 9.047.000. W tymże czasie eksport wzrósł o ca 20 proc., a import spadł o 22 proc. Wszystkie kraje handlujące z Holandją odczuły tę zmianę w strukturze holenderskiego handlu zagranicznego w większym lub mniejszym stopniu.

Eksport holenderski po osiągnięciu w I. kwartale b. r. najniższego poziomu w wys.

168 milj. hfl. zaczyna wzrastać, natomiast import w dalszym ciągu spada, wskutek czego ujemne saldo handlowe Holandji coraz to maleje. W III kwartale import wynosił 253 milj. (I kw. — 276, II kw. — 262), zaś eksport 195 milj. hfl. (II kw. — 171), saldo ujemne wyniosło 58 milj. hfl., podczas gdy w I kw. 108 milj., a II kw. — 91 miljonów.

W naszych obrotach handlowych z Holandją zaszły zmiany analogiczne. Eksport nasz w 3-cim kwartale spadł, import wzrósł i dodatnie saldo handlowe poważnie zmalało.

Poniższe zestawienie wykazuje obroty z Holandją w 1934 r.:

	Eksport do Holandji	Eksport do Polski	Saldo na korzyść Polski mies.	kwart.
styczeń	1.308.930	667.237	651.693	
luty	904.416	547.955	357.161	1.733.125
marzec	1.549.084	824.813	724.271	
kwiecień	1.348.548	474.894	1.073.646	
maj	1.424.362	525.200	899.162	2.893.820
czerwiec	1.348.447	427.435	921.012	
lipiec	1.126.469	559.261	567.208	
sierpień	982.815	769.321	213.494	1.082.908
wrzesień	920.160	617.954	302.206	
Razem:	10.912.801	5.403.065	5.509.736	

Poniżej podajemy porównanie tegorocznych obrotów handlowych polsko-holenderskich z rokiem 1933 i 1932 w tysiącach hfl. (1 hfl.=3,58 zł.):

	1934	1933		1932	
	9 mies.	cały rok	9 mies.	cały rok	9 mies.
Import z Polski	10.913	16.102	12.603	15.637	11.640
Eksport do Polski	5.403	6.966	4.960	6.703	5.080
Saldo	5.510	9.136	7.643	8.934	6.560

Spadek naszego eksportu do Holandji wyniósł zatem podczas pierwszych 9 miesięcy b. r. w stosunku do tegoż okresu roku ub. Hfl. 1. 690.000 (18%), a import z Holandji wykazuje wzrost o hfl. 443.000 (20%).

DOSTAWY DYKT POLSKICH DO HOLANDJI.

W Holandji toczą się obecnie pomiędzy agentami a importerami narady w sprawie zamierzonego utworzenia w Amsterdamie stałego pokazu, a raczej składu, wzorów dykt, produkowanych przez wszystkie kraje eksportowe. W razie dojścia do skutku tego projektu, kontrakty będą mogły być zawierane z powołaniem się na dany wzór, zdeponowany w Amsterdamie, arbitraż będzie również mógł się odbywać na podstawie tych wzorów.

Dykty sprowadzane z Polski były początkowo prawie wyłącznie dyktami klejonemi na mokro. Obecnie znaczna już część importu z Polski klejona jest na sucho, a parę fabryk dostarcza dykty klejone nawpół na sucho. Produkcja fińska jest oparta całkowicie na towarze klejonym sucho, a dykty dębowe z Niemiec również są klejone na sucho. Dykty klejone na sucho mają tę zaletę, że są bardziej płaskie i nie okazują tendencji do falowania.

Widoczne jest dążenie do zastępowania dykt klejonych na mokro dyktami klejonemi na sucho. W ostatnich latach, pomimo kryzysu, a zatem szukania towaru taniego, zwiększył się proporcjonalnie na rynku holenderskim odbiór towaru klejonego na sucho. Jeżeliby konjunktura w następnych latach miała się zmienić w kierunku stopniowego łagodzenia kryzysu, można liczyć, że zapotrzebowanie dykt klejonych na sucho jeszcze bardziej wzrośnie.

Przy eksporcie dykt mokroklejonych Polska napotyka na ostrą konkurencję rosyjską.

Odnośnie do wymiarów zaznaczyć należy, że do 4 mm. grubości idą dykty o 3 warstwach, a powyżej 4 mm. o 5 warstwach. Najpospolitsze są tu wymiary 152×122 i 200×122. Są to wymiary dostarczane przez Polskę. Rosjanie dostarczają podobny wymiar mniejszy: 155×125, lecz nie są jeszcze w stanie dostarczyć wielkich płyt, fabrykując zamiast tego płyty 175×125.

W r. 1933 import dykt do Holandji olchowych, brzozowych, t.j. dykt szlachetnych wzrósł z 13905 ton wartości 1.834.159 Fl. (cyfry z 1932) na 23.970 ton za 2.435.131 Fl. Przytem import z Polski podwoił się z 3.502 ton za 468.841 Fl. na 7.315 ton za 734.917 Fl., utrzymując się nadal na przodującem miejscu.

Po Polsce największym eksporterem dykt do Holandji jest Finlandja (6.012 t. za 627.103 Fl.: w 1933, również blisko dwa razy tyle, co w 1932). Na trzeciem miejscu stoi Rosja, na czwartem Łotwa, a dopiero na 5-em miejscu Niemcy, których eksport w 1933 nie powiększył się.

W 1934 r. eksport dykt z Polski spadł, zdaniem agentów firm polskich wobec zmniejszonej podaży dykt polskich.

Ceny mają tendencję zniżkową, na skutek spadku cen w drewnie wogóle, który to spadek odbił się częściowo na rynku dykt.

Prócz dykt istnieje znaczny popyt w Holandji na towar podobny, a mianowicie na deseczki spawane na eksport. Temi możliwościami dotychczas firmy polskie nie zainteresowały się, podobnie, jak możliwościami eksportowemi kompletów tryplexowych na skrzynki do herbaty.

PRZEPISY O ZNAKACH HANDLOWYCH W PALESTYNIE

W związku z notatką, jaka ukazała się w numerze 29 m naszego Biuletynu z dn. 25 z. m. pod powyższym tytułem, wyjaśniamy

na podstawie informacyj nadesłanych przez Palestyńsko-Polską Izbę Handlową i Przemysłową, iż w korespondencji między Dyrekcją Celną w Haifie a Izbami Handlowemi, działającemi na terenie Palestyny dodatkowo wyjaśniono, że przymusowi rejestracji podlegają tylko takie marki, znaki lub patenty, z których nie wynika jasno, w jakim kraju zostały zarejestrowane i mają przeto wywołać wrażenie, że są zarejestrowane w Palestynie. Naprz. marki „Zawiercie" lub „Cristal Patent" podlegają przymusowi rejestracji. Gdyby jednak po słowie „Zawiercie" umieszczono dopisek „registered in Poland" lub po „Cristal Patent" — „patented in Poland" to wtedy marki te nie podlegałyby przymusowi rejestracji.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY WYWOZIE DO PALESTYNY.

W związku z ogłoszonem przez Palestyńską Dyrekcję Ceł, Akcyzy i Handlu rozporządzeniem o konieczności deklarowania kraju pochodzenia przy przesyłkach towarów do Palestyny, Palestyńsko - Polska Izba Handlowa i Przemysłowa zawiadamia, iż specjalne świadectwa pochodzenia wymagane nie będą, wystarczy jeżeli w fakturze, wystawionej na blankietach, odpowiadających ogólnym wymaganiom, umieszczone zostanie następujące oświadczenie:

„I further declare that to the best of my knowledge and belief the goods are of Polish origin".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1934 R.

AUSTRJA. Przy podziale kontyngentów na węgiel na listopad rb. przyznano Polsce kontyngent w wysokości 90.300 ton (w ubiegłym miesiącu 89.900 t.)

BELGJA. Z dniem 1 listopada 1934 r. weszły w życie zmiany w taryfie celnej belgijskiej: między innemi odnośnie poz. 235c. 2 cukier wszelkiego rodzaju (rafinada, w kawałkach, puder), cło nie uległo zmianie, natomiast uregulowaną została sprawa skrzyń jako opakowanie tego artykułu. Cło na nieoczyszczony alkohol metylowy (poz. 357) podwyższone zostało o 50 proc.; cło na kapelusze męskie (poz. 615) z przybraniem pozostają bez zmiany. Natomiast cło na kapelusze pilśniowe bez przybrania wynosi 11,38 fr. od sztuki (dot. 10,35) — z filcu wełnianego — 6,64 (5,52): olej z orzecha ziemnego wynosi 23 fr. (dot. 15). Pozatem uległy zmianie cła na taśmy filmowe itp.

Okólnik belgijskiego Min. Spraw Gospodarczych ustala warunki przydziału kontyngentów oraz uzyskiwanie pozwoleń importowych w sposób następujący:

A. Przydział kontyngentów. — Pozwolenia przywozowe udzielane są tylko tym firmom, które dokonywały przywozu takich samych artykułów w ciągu lat 1931, 1932 i 1933. Jako dokumenty, które służyć mają do stwierdzenia faktu dokonywania importu i pozwalają ustalić przydział kontyngentu, są uznane faktury i dowody celne. Do dokumentów tych mają być dołączone zestawienia, wskazujące poszczególne importowane artykuły, kraje i lata, jak również data faktury i waga netto importowanego towaru. Pozatem wypełniony musi być formularz specjalny sporządzony przez sekretarjat Dyrekcji kontyngentowej.

B. Pozwolenia przywozu. — Pozwolenia wydawane są firmom, które ściśle wykonują postanowienia omawianego okólnika. Każde pozwolenie jest ważne dla poszczególnej tranzakcji importowej. Pozatem pozwolenia muszą odpowiadać następującym warunkom: 1) muszą być wystawione w 2 egzemplarzach na specjalnych formularzach; 2) w rubryce „importer" muszą zawierać nazwisko, adres i zawód osoby, ubiegającej się o pozwolenie; 3) w rubryce „sprzedawca" — nazwisko, adres i zawód dostawcy oraz kraj pochodzenia; 4) wskazana musi być pozycja taryfy celnej, do której zalicza się artykuł importowany; 5) ponadto w pozwoleniu należy podać dokładną specyfikację towaru; 6) wagę brutto i netto 7) na odwrocie winien być stempel w wys. 6 fr. belg.; 8) pozatem musi być własnoręczny podpis importera; 9) a na odwrocie nie wolno robić żadnych dopisków.

BUŁGARJA. Według zarządzenia Banku Narodowego przesyłki eksportowe muszą posiadać pozwolenia wywozowe Banku. Od obowiązku tego zwalniane są jedynie przesyłki wartości do 3.000 lewów.

CZECHOSŁOWACJA. Projektowane jest wprowadzenie przymusu przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie kawy, herbaty, pszenicy, kukurydzy, mąki pszennej, ryżu, cebuli, nasienia lnianego, kopry, nasion, esparty, trawy, skór bydlęcych, pęcherzy, jelit, smalcu wieprzowego, azbestu, fosfatów naturalnych, ekstraktu quebrachowego, żywicy, smoły, olejów mineralnych, benzyny, bawełny surowej i odpadki, juty, wełny, kauczuku, ołowiu, cyny, cynku i miedzi.

FINLANDJA. Z dn. 1 października 1934 r. zniesiony został zakaz importu jabłek.

FRANCJA. Wyczerpane zostały w stosunku do „autres pays" kontyngenty na buty długie (poz. 480) i kapelusze pilśniowe (poz. 626).

Dekretem z dnia 26 października 1934 r. podwyższone zostało cło na sardynki i inne konserwy rybne, które przedstawia się obecnie następująco: (poz. 47 a) sardynki tar. minimalna — 150 fr. za 100 kg brutto; b) inna — 75 fr. — 100 kg brutto. Jednocześnie z powyższem zniesione zostały opłaty licencyjne od sardynek. Z dniem 1 listopada weszły w życie przepisy odnośnie znakowania szkła i wyrobów szklanych; znak kraju pochodzenia musi być umieszczony na każdym poszczególnym przedmiocie oddzielnie (korki, mąka, zamki itp. nie potrzebują być znakowane). Odnośnie sposobu znakowania niema specjalnych przepisów. Znak winien być umieszczony na spodzie lub na środku przedmiotu.

W dniu 13 10. 1934 r. ukazał się w „Journal Officiel" dekret Ministerstwa Handlu ustanawiający kontyngent ogólny na import do Francji cukru w okresie od 15 października rb. do 15 października 1935 r. w ilości 32.000 ton w przeliczeniu na cukier rafinowany. Licencje na import wydaje francuskiemu importerowi Ministerstwo Rolnictwa.

Został skontyngentowany import kwaśnej kapusty (choucroute) poz. tar. celnej franc. 158 ter. Licencje wydaje francuskiemu importerowi Ministerstwo Rolnictwa.

HISZPANJA. Zniesiony został tymczasowy zakaz importu mięsa surowego. Rozporządzeniem ministerstwa przemysłu i handlu podwyższony został kontyngent na podkłady kolejowe (poz. 98) do końca roku 1934 do wysokości 69.825 q.

HOLANDJA. Do Parlamentu wniesiona została nowa ustawa clearingowa, która ma dawać rządowi nieograniczone pełnomocnictwa co do regulowania obrotu płatniczego z zagranicą. W związku z tem rozważane jest utworzenie specjalnego towarzystwa importowo - eksportowego, które ująć ma całokształt wymiany towarowej z zagranicą i przeprowadzać

ścisłą kontrolę pochodzenia towarów importowanych.

JUGOSŁAWJA. W dzienniku ustaw z dnia 19 października ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego wszelkie importowane drzewka owocowe, leśne, dekoracyjne podlegają badaniom fitopatologicznym.

KUBA. Z dniem 1 września 1934 r. wprowadzono cały szereg zmian celnych obejmujących około 50 pozycyj taryfy celnej. Z ważniejszych wyliczyć należy: żarówki, rury i łączniki do rur, drut, farby, eter, tłuszcze zwierzęce, przędzę bawełnianą, tekturę, odbiorniki, maszyny rolnicze, słoninę, mięso wieprzowe peklowane, ryż, owies, mąkę pszenną i owsianą, strączkowe, papierosy itp.

ŁOTWA. Obniżone zostały cła wywozowe na osikę, nieobrobione drewno iglaste i papierówkę. Podwyższone zostało cło na rodzynki na 0,75 łatów, w taryfie minimalnej i 1,50 łatów w taryfie maksymalnej. Jednocześnie z powyższem obniżone zostało cło na bawełnę (poz. 179 p. 1) na 0,20 łatów.

Według oświadczenia Komisji Przywozowo-Walutowej kupcy t. zw. „uniwersalni", tj. domagający się kontyngentów na różnorodne towary (niepokrewne) nie będą uzyskiwać żadnych pozwoleń przywozowych.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z dnia 18 października 1934 r. zabroniony został import nafty, benzyny itp. w beczkach o zawartości powyżej 45 litrów.

SZWECJA. Rząd szwedzki wprowadził reglamentację importu bydła rzeźnego i mięsa wszelkiego rodzaju za wyjątkiem mięsa solonego amerykańskiego i konserw mięsnych. Import tych towarów uzależniony jest od uzyskania licencji.

Postanowienia, dotyczące reglamentacji przywozu jaj, według roporządzenia z dnia 24 II 1934 roku, zostały ostatnio rozciągnięte również na import żółtka i płynnego białka jej, z wyjątkiem żółtka przeznaczonego na użytek w przemyśle garbarskim.

TUNIS. Wprowadzona w dn. 29 września 1934 r. we Francji zwyżka cła na ziemniaki i krochmal ziemniaczany obowiązuje również w Tunisie.

TURCJA. Na mocy rozporządzenia ministra ceł i monopoli, głośniki będą opłacały cło według poz. 619, nie jak dotychczas według poz. 634. Przez zaliczenie głośników do wyżej wymienionej pozycji, zaliczono je wprawdzie do towarów, których import nie jest skontyngentowany, lecz jednocześnie podwyższono stawkę celną z 1,60 funt. tur. na 4 — od 1 kg. Wyżej wymienione rozporządzenie jednocześnie wyjaśnia, że puste skrzynki do radjoaparatów będą zaliczone do mebli, a więc przywóz ich nie będzie możliwy, gdyż na meble nie będzie przydzielany kontyngent.

W. BRYTANJA. Z dniem 31 października 1934 r. weszły w życie nowe cła na wyroby druciane, które wynoszą obecnie: na rozdwojone nity druciane 3 d. od 1000 szt. lub 33⅓ ad valorem, w zależności od tego, które cło będzie wyższe: wszelkie inne wyroby 33⅓ proc. ad valorem. Jednocześnie z powyższem ustanowiono nowe cło od drzewek i krzewów (za wyjątkiem krzaków różanych i drzewek owocowych) w wysokości 20 sh. od 1 cetn.

WŁOCHY. Rozporządzenie wykonawcze z dnia 20. 7. 1934 r. wyłącza z pod obowiązku pozwoleniowego import olejów mineralnych białych, wazeliny, parafiny i koksu naftowego.

Możliwości handlowe i eksportowe

Kupiec wiedeński, o którym P. I. E. posiada bardzo korzystne informacje, obejmie reprezentacje na artykuły techniczne, chemiczne itd. E/26076/21/Ch.

Inżynier, posiadający bardzo dobre stosunki w fabrykach W. Ks. Luksemburg, zainteresowany jest przedstawicielstwem na wyroby metalurgiczne. — E/26185/21/Ch.

Poważna firma w Marsylji obejmie reprezentację na surowce przemysłowe oraz artykuły spożywcze. E/25557/3R/Ch.

W posiadaniu P. I. E. znajduje się zestawienie ważniejszych firm zainteresowanych w wymianie towarowej z Indochinami a przedewszystkiem w imporcie całego szeregu artykułów. E/27336/3R/Ch.

Firma belgijska poszukuje dostawców olejów roślinnych. R/27307/89/Sw.

Firma belgijska poszukuje dostawców roślin strączkowych i tatarki. R/27316/26/Sw.

Szereg firm belgijskich poszukuje poważnych dostawców roślin strączkowych. R/27310—15/36/Sw.

Firma niemiecka poszukuje dostawców cebuli z Pomorza. R/27335/25/Sw.

Firma angielska poszukuje dostawców słomek żytnich, używanych przez cukiernie. P/27672/59/Sz.

Firma angielska interesuje się dostawą wszelkich wyrobów gumowych (fartuchy, czepki gumowe kąpielowe, gąbki itd.) P/26726/59/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem różnych artykułów jak wierzchy skórzane na obuwie, rękawiczki skórzane, urządzenia elektryczne, wanny żelazne, emaljowane, umywalki itd. P/26496/21/Ż.

Firma belgijska poszukuje fabrykantów skóry wieprzowej do wyrobu przyborów do podróży. — P/27319/30/M.

Firma palestyńska interesuje się importem wałów transmisyjnych. P/27053/4E/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POROZUMIENIE POLSKO-GRECKIE.

W dn. 30 października podpisane zostało między rządem polskim i greckim porozumienie, które ustala listę towarów, które przy eksporcie z Polski do Grecji uzyskiwać będą legalizację świadectw pochodzenia przez Konsulat Grecki w Warszawie do wysokości ustalonej we wspomnianym układzie. Listą objęto: parafinę, wyroby włókiennicze, przędzę, dykty, węgiel, naczynia emaljowane, zwierzęta, żelazo walcowane oraz artykuły różne. Kontyngenty wyznaczono na okres od 28 października 1934 do 28 stycznia 1935 r.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KONIECZNOŚĆ WPROWADZENIA UŁATWIEŃ PRZY SPROWADZANIU SOLI DO PORTU RYBACKIEGO.

Solarnie i wędzarnie na terenie portu rybackiego w Gdyni odczuwają obecnie dotkliwie szkodliwe skutki długiej procedury otrzymania zezwolenia na sól przemysłową. Zapotrzebowanie tych placówek przemysłu na sól się waha i często nie może być zgóry określone. Przed rokiem uprawnienia posiadał Urząd Akcyz i Monopoli w Gdyni i cała procedura wydawania zezwoleń trwała najwyżej dwa dni. Obecnie wnosi się podanie do Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu. Wydział ten, nie będąc w stanie sam wydać opinji, odsyła sprawę do załatwienia Komisarjatowi Rządu w Gdyni. Ten ostatni zasięga informacyj w Urz. Morskim, poczem zwraca sprawę do Torunia, skąd odsyła się sprawę po raz drugi do Gdyni wydając t. zw. „zaświadczenie", które upoważnia firmę do starania się o zezwolenie na sól. Praktyka wskazuje, że ten pierwszy etap trwa 16 dni, poczem składa się już właściwe podanie do Urzędu Akcyz i Monopoli w Gdyni. Pierwsze podanie, „zaświadczenie" i nowe podanie — każde opłaca się zosobna 5 złotową opłatą stemplową. Urząd Akcyz i Monopoli w Gdyni wydaje już właściwe „zezwolenie". za czwartą i ostatnią opłatą stemplową, ale na całem wybrzeżu Monopol Solny nie posiada dużego magazynu soli, skąd możnaby było wybierać ten produkt tak niezbędny dla przemysłu przetworów rybnych i solenia ryb. Sól więc zamawia się w Biurze Sprzedaży Soli w Warszawie. I tu zachodzi nowe spóźnienie, gdyż kopalnia soli wysyłać może sól dopiero po otrzymaniu odpowiedniej dyspozycji z Warszawy, wobec czego sól można otrzymać najwcześniej po tygodniu od chwili jej zamówienia z Gdyni. W ten sposób proces zakupu soli przemysłowej trwać musi w obecnych warunkach conajmniej 25 dni.

W razie powrotu do poprzednich praktyk wydawania zezwoleń w Gdyni, na podstawie opinji Urzędu Morskiego i w razie urządzenia składu soli na wybrzeżu, który wcześniej czy później powstać musi, sól przemysłowa mogłaby być otrzymywana w miarę zapotrzebowania na nią bez szkody i skrępowania dla młodego i pracującego w trudnych warunkach przemysłu solenia i wędzenia ryb w kraju.

KRONIKA.

— **„MEWA" SOLI JUŻ W GDYNI.** Towarzystwo połowów śledzi na Morzu Północnem „Mewa" przystąpiło do solenia i przepakowywania śledzi z beczek morskich do beczek solonych na terenie portu rybackiego w Gdyni (dotychczas robiono to w Holandji). Siedemdziesięciu rybaków, Polaków, zatrudnionych obecnie przy połowach powróci do Gdyni w roli instruktorów przy pakowaniu i soleniu. Ogółem przepakuje się 15 tysięcy beczek morskich. Dziesięć tysięcy nowych beczek handlowych zamówiono w wytwórni beczek w Gdyni. Całkowite, roczne połowy „Mewy" zakontraktowano i sprzedano, co najlepiej świadczy o powodzeniu tych śledzi na rynku krajowym.

— **OSTATNIE ŚLEDZIE CAŁKOWICIE SOLONE W HOLANDJI.** W dniu 21 listopada statek Żeglugi Polskiej „Chorzów" wyładował w porcie rybackim 1.357/1 i 886/2 śledzi z polskich połowów na Morzu Północnem. Jest to ostatnia już partja śledzi w beczkach handlowych. Reszta śledzi t. j. około 15.000 beczek t. zw. morskich, będzie nadchodziła bezpośrednio do Gdyni i tu podlegać będzie dalszej przeróbce, t j. soleniu i przepakowaniu do beczek handlowych. Dotychczas czynności te wykonywano wyłącznie w Holandji, gdzie znajduje się baza naszej floty śledziowej.

— **„URZĄD CELNY MOLO RYBACKIE" TELEFON 23-55. — USPRAWNIENIE IMPORTU.** Począwszy od dnia 19 listopada br. został uruchomiony Oddział Urzędu Celnego — „Molo rybackie" — w porcie rybackim w Gdyni. Oddział jest czynnym dzień i noc bez przerwy, a można tu załatwić wszelkie czynności związane z odprawą towarów importowanych.

— **PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB DAJE REZULTATY.** Prowadzona od szeregu miesięcy przez Pol. Zjednoczenie Rybaków Morskich systematyczna propaganda za spożywaniem świeżych ryb morskich (dorsze) dała już dobre rezultaty, zabezpieczające pracę naszym rybakom, wyjeżdżającym na połowy dorszy. W Katowicach utworzono specjalną firmę trudniącą się tylko sprzedażą świeżych dorszy z polskich połowów. Firma ta wypróbowuje obecnie skonstruowany przenośny piec do smażenia ryb morskich. Gdyby taki piec okazał się praktycznym, to zapewne będzie wprowadzony dla użytku wojskowego.

— **POŁOWY WIŚLANYCH ŁOSOSI.** W ubiegłym tygodniu złowiono w Wiśle w obrębie terytorjum W. M. Gdańska ok. 15.000 kg łososi z czego część oddano do zamrożenia Chłodni Rybnej w Gdyni. Eksport łososi wiślanych dokonuje się dotychczas za pośrednictwem W. M. Gdańska.

— **SZKODY WYRZĄDZANE PRZEZ FOKI PRZY POŁOWIE ŁOSOSI.** Jeden kuter z Helu wyjechał na połów łososi taklami zdobywając 16 sztuk łososi o wadze łącznej 80 kg oraz jedenaście głów z łososi, pozostałych na haczykach po przejściu żarłocznych fok, które zawsze wyrządzają naszym rybakom znaczne szkody przy połowach tej cennej ryby.

— **BRAK SZPROTÓW.** Ciepła pogoda nadal powoduje brak szprotów. Nietylko rybacy, lecz przedewszystkiem wędzarnie wobec braku surowca narażone są na duże straty przymusowego bezrobocia. Ogółem złowiono w ciągu ostatniego tygodnia tylko 31 ton szprotów, z czego 24 ton przypada na Gdynię a reszta na Hel. Rybakom płacono od 15 do 20 groszy za funt szprotów, wędzarnie sprzedawały hurtownie 45 do 50 gr za funt wędzonych szprotów. Większe szczęście mieli rybacy w Gdańsku, gdyż kutry gdańskie złowiły w sobotę 1 grudnia około 35 ton szprotów, blisko brzegów. gdzie rybacy nasi łowić nie mogą.

— **PARTJE SOLONYCH ŚLEDZI W GDYNI.**

* 13-go XI. statek Żeglugi Polskiej „Śląsk" wyładował w porcie rybackim 1.462/1 i 628/2 śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem. W transporcie tym znajdowało się 200/1 beczek t. zw. morskich, które poraz pierwszy w Gdyni, będą przepakowywane i zasolone do beczek handlowych.

* 19-go XI. przybyły do portu rybackiego w Gdyni, równocześnie aż trzy statki ze śledziami Yarmouth: s/s Henry wyładował 1.880/1 i 686/2: s/s Bokn 1.250/1 i 400/2: s/s Livonia 2.100/1 oraz 700/2. Większość towaru ładowano bezpośrednio do wagonów, a resztę złożono do magazynów tranzytowych.

* 21-go XI. statek Ursa przywiózł do portu rybackiego 720/1 i 132/2 śledzi solonych norweskich, oraz 1.500 kg zamrożonych makreli.

* 28-go XI. statek Storesund w porcie rybackim przywiózł z Anglji 756/1 oraz 20/2 śledzi solonych Yarmouth. Prawie cały transport wysłano koleją natychmiast do kraju.

* 30-go XI. statek Terman przywiózł z Holandji tysiąc beczek morskich z połowów polskich rybaków na Morzu Północnem. Beczki morskie zawierają sto kilo netto śledzi solonych, czyli mniej aniżeli beczki handlowe, które liczą po 115 kg netto śledzi. Z beczek morskich przepakowuje firma Mewa śledzie do beczek handlowych produkcji krajowej. Statki uprawiające połowy na Morzu Północnem zrobią jeszcze tylko kilka wyjazdów, czyli, że sezon śledziowy rozpoczęty w czerwcu br. zakończy się w drugiej połowie grudnia.

— PARTJE ŚWIEŻYCH ŚLEDZI W GDYNI.
* Statek - lodownia Rimfrost przywiózł z Yarmouth w dniu 20 bm. 211.000 kg śledzi świeżych w lodzie i 115/1 beczek śledzi solonych importowanych. Cena za kilogram wahała się od 48 groszy do 62 groszy (śledzie w lodzie). Wobec dużego zapotrzebowania na śledzie w lodzie firma Polonia wstrzymała się z soleniem śledzi z tego transportu.

* Wobec silnego zapotrzebowania na śledzie solone Yarmouth, które z tegorocznych połowów firmy Mewy zostały już sprzedane, zakupiono śledzie świeże w Holandji, celem zasolenia tych śledzi w Gdyni. W dniu 27 listopada przybył z Scheweningen (port rybacki w Holandji) luger rybacki „Sch. 107" przywożąc 1.170 skrzyń á 50 kg netto. Cały transport zasolono tego samego dnia w magazynie Mewy do beczek morskich, zużywając 10.000 kg soli.

* W dniu 27 listopada statek - chłodnia Borgund przywiózł z Yarmouth 970 skrzyń angielskich śledzi świeżych w lodzie, które sprzedawano dla wędzarń (na biklingi) w cenie 60 groszy za kilogram. Wobec zakończenia się połowów yarmudzkich w Anglji, cena za te śledzie zwyżkuje. W sobotę 1 grudnia otrzymywali rybacy dawno nienotowane ceny: sto szylingów za cran (178 kg).

— OCZEKIWANE ŚLEDZIE ŚWIEŻE.
* 5-go lub 6-go bm. oczekiwany jest statek-chłodnia Rimfrost ze świeżemi śledziami w lodzie przywożonemi bezpośrednio z Anglji (Yarmouth).

— CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM. W porcie rybackim w Gdyni notowano 1 grudnia nast. ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. Polskie połowy „Mewy". Small matties I trade (Marka FF) 70, takież ordinary (F) 68 matties I trade (FF) 70, takież ordinary (F) 68, matfulls I trade (FF) 72, takież ordinary (F) 70, matfulls milkers (mleczaki) (FF) 87 matties milkers (FF) 85, fulls (FF) 72, matties nieczyszczone (SS) 65), matfulls nieczyszczone (S) 65, spents 60.

2. Solone w Gdyni „Polonia": small matties ordinary 64, matties ordinary 65, matfulls ordinary 67, T. B. towar mieszany 45.

3 Importowane angielskie „Yarmouth": Small-matties I trade 75, takież ordinary 70, matties I trade 76,50, takież ordinary 70, matfulls I trade 81,50, takież ordinary 74,20, spents 63.

4. Importowane holenderskie sezonu „Yarmouth": Small matties ordinary (marka HH) 66, matties ordinary (LL) 67, matfulls ordinary (MM) 71. spents (YY) sprzedane.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. Importowane angielskiego solenia: Selected matjes 105—110, medium matjes wyczerpane, small matties 75, matfulls 78, fulls 79, spents wysprzedane. Ceny za matjasy (matjes) rozumieją się za 2 półbeczki.

Polskich połowów „Mewy": matties (FF) 70, spents wysprzedane.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes): 75 za całą beczkę, 79 za dwie półbeczki.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane behandelte islandzkie matjes 65 za całą beczkę.

Jesienne (Sloe) lub wiosenne (Vaar), te ostatnie z połowów marcowych br. 5—600 sztukowe — 52. Norweskie cięte (Schneideheringe) 40/50, 50/60 i 30/40 sztuk na kg: z połowów 1933 za beczkę 65, z września 1934 — 75, z listopada 1934 — 82 zł za beczkę.

Sezon połowów przy wschodnich wybrzeżach Anglji uważać można za zakończony. W roku bieżącym zasolono yarmoutskich śledzi 270 tysięcy beczek wobec 335 tysięcy w roku ubiegłym. Naogół liczyć można na mocną tendencję. Ceny już obecnie są w Anglji wyższe niż na gdyńskim rynku. Zniżka cła stwarza dla angielskich śledzi konjunkturę korzystną na rynku krajowym. Zapasy śledzi yarmoutskich są znaczne w Gdyni, a szczególnie w Gdańsku.

Połowy norweskie i szwedzkie śledzi w ostatnim tygodniu były nieznaczne z powodu niepogody. Surowiec więc importowany dla wędzarń stoi obecnie pod znakiem zwyżki.

— MOTORY DO KUTRÓW WYKONYWAĆ BĘDZIE F-ma LILPOP W WARSZAWIE. Wobec upadłości fabr. Perkun w Warszawie, której produkcja motorów dla potrzeb naszych rybaków morskich odznaczała się wysoką jakością i solidnością, uznaną przez wszystkich odbiorców, powstała sprawa utrzymania ciągłości w tej młodej gałęzi produkcji krajowej. Na ostatniem posiedzeniu Morskiego Instytutu Rybackiego, które się odbyło w Gdyni 20 listopada, rozpatrywano tę sprawę i postanowiono oddać dalsze zamówienia na motory morskie fabryce „Lilpop, Rau. Loewenstein" w Warszawie.

— TRUDNOŚCI PRZY TRANZYCIE ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ. W Gdyni zdarzył się wypadek, który w przyszłości mógłby się niejednokrotnie powtórzyć. — że pewien kupiec zamierzał wysłać do Rumunji z gdyńskich składów, zamiast towaru nieoclonego — partję towaru już oclonego. Taka wysyłka napotkała jednakże na nieprzezwyciężone trudności, w postaci sprawy zwrotu cła, w której to sprawie pierwsze słowo, jak wiadomo, ma Urząd Skarbowy, zatrzymujący zwrot cła należnościami skarbowemi, nietylko faktycznemi, ale i spornemi. Skutek był ten, że towar został wysłany z Gdańska, gdzie w magazynach tranzytowych niema tych niedogodności proceduralnych. Również w innym wypadku, gdy pewna firma ma zamiar wysłać partję dwustu beczek do Nowego Yorku, spodziewana jest bardzo długa procedura zwrotu cła, ponieważ beczki już są oclone. Tymczasem pionierski nasz import produktów spożywczych do Stanów Zjednoczonych A. P. zasługuje na jaknajwiększe poparcie i byłoby wielką stratą dla sprawy tego eksportu, gdyby czynnik tak przypadkowy jak przedwczesne oclenie pewnej partji śledzi miał działać jako hamulec wstrzymujący eksport śledzi przez bezcelowe dłuższe uwięzienie gotówki obrotowej.

Sprawy turystyczne

POWODZENIE LINJI TURYSTYCZNEJ KOPENHAGA — GDAŃSK.

W ubiegłym sezonie letnim towarzystwo okrętowe United Steamship Company uruchomiło dla ruchu turystycznego pomiędzy Sopotami a Kopenhagą statek motorowy Vistula. Jak się obecnie wyjaśniło ruch ten miał takie powodzenie, że wspomniane towarzystwo w roku bieżącym w całej pełni zamierza go utrzymać.

ZADAWALAJĄCE WYNIKI NIEMIECKIEGO MORSKIEGO RUCHU TURYSTYCZNEGO.

Pomimo, że kilka turystycznych wycieczek morskich na statkach niemieckich towarzystw okrętowych nie są jeszcze zakończone, już stwierdzić można wielkie powodzenie, osiągnięte w ruchu turystycznym przez te towarzystwa. Hamburg Amerika Linie przewiozła 16.288 pasażerów w trakcie 37 rejsów turystycznych. W roku 1933 w trakcie 35 rejsów przewieziono zaledwie 12.017 pasażerów. Norddeutscher Lloyd w trakcie 23 tur wycieczkowych przewiózł 12.352 pasażerów, co w porównaniu do 4.708 pasażerów, przewiezionych w roku poprzednim stanowi różnicę bardzo poważną. Liczby te nie obejmują wycieczek organizowanych przez organizację hitlerowską „Kraft durch Freude" podczas których wspomniane towarzystwo bremeńskie przewiozło 27.000 wycieczkowiczów. Statki Hamburg-Süd podczas wycieczek, organizowanych przez tą samą organizację, przewiozły 43.000 wycieczkowiczów i blisko 29.000 innych turystów. Jednak opłaty pobierane podczas tych wycieczek były tak niskie, że zaledwie pokrywały wydatki towarzystw okrętowych, natomiast wpływy z innych wycieczek morskich były na tyle poważne, że przyczyniły się do pokrycia w pewnym stopniu deficytu linij regularnych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	11. 12.	15. 12.	19. 12.	22. 12.
Capella	18. 12.	22. 12.	26. 12.	29. 12.
Cieszyn	25. 12.	29. 12.	2. 1. 35	5. 1. 35

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konnosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 15/16. 12. s/s Nordland — z Gdyni 25/26. 12.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	10. 12.	12. 12.
Niobe	17. 12.	19. 12.
Neptun	24. 12.	27. 12.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 12.
s/s Charkow — z Gdyni 19. 12.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 4. 12.
s/s Fior di Lincone — z Gdyni 19. 12.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 17. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 17/18. 12.
ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 12. — z Gdańska 14. 12.
s/s Iwan — z Gdyni 26. 12. — z Gdańska 28. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 13. 12.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 8. 12.
s/s Niobe — z Gdańska 22. 12.
s/s Minos — z Gdańska 15. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	11. 12.	13. 12.
Tatti	15. 12.	18. 12.
Kaete	22. 12.	24. 12.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.
s/s Tczew — z Gdyni 27. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 14. 12. — z Gdańska 13. 12.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 16. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 11. 12. — z Gdańska 14. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 18. 12. — z Gdańska 21. 12.
s/s Śląsk — z Gdyni 25. 12. — z Gdańska 28. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Orest	6. 12.	8. 12.
Butt	10. 12.	12. 12.
Oscar Fridrich	19. 12.	15. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	11. 12.	14. 12.	19. 12.
Irisen	18. 12.	21. 12.	29. 12.
Śląsk	25. 12.	28. 12.	2. 1. 35

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 10. 12. — z Gdańska 12. 12.
s/s Condor — z Gdyni 20. 12. — z Gdańska 22. 12.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 11/12. 12. s/s Rhea — z Gdyni 18/19. 12.
s/s Oberon — z Gdyni 25/27. 12.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 11. 12. — z Gdyni 13. 12.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 11. 12. — z Gdyni 13. 12.
s/s Lublin — z Gdańska 18. 12. — z Gdyni 20. 12.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 7/8, 12. s/s Helmoud — z Gdyni 14/15. 12.
s/s Helder — z Gdyni 21/22. 12.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre – La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 16/17. 12. s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Fenerife, Sta-Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 5. 12. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan – Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 5. 12. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Albania — z Gdyni 21. 12.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 4. 12. s/s Fior di Limone — z Gdyni 19. 12.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 12. 12. m/s Nordland — z Gdyni 29. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 5. 12. s/s Minnequa — z Gdyni 13. 12.
s/s Cliffwood — z Gdyni 22. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 35

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16 12.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12 s/s City of Bath — z Gdyni 29. 12.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 18. 12. s/s Rinda — z Gdyni 7. 1. 35

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Adrastus — z Gdyni 14. 12. s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 35

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKóW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Argosy — 30. 11.		s/s Argosy — 14. 12.
s/s Carplaka — 15. 12.		s/s Carplaka — 29. 12.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 12.	s/s Kościuszko — 20. 12

Tallinn — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Śląsk	11. 12.	15. 12.	19. 12.	22. 12.
s/s Capella	18. 11.	22. 12.	26. 12.	29. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Albert	8. 12.	11. 12.	15. 12.
Tatti	12. 12.	15. 12.	18. 12.
Kaete	19. 12.	22. 12.	24. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	5. 12.	8. 12.	11. 12.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 9. 12. z Rotterdamu — s/s Chorzów 15. 12.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 22. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	8. 12.	13. 12.	15. 12.
Andromeda	11. 12.	17. 12.	19. 12.
Condor	15. 12.	20. 12.	22. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 15. 12. s/s Cieszyn — z Antwerpji 19. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 13. 12. — w Gdyni 20. 12.
z Antwerpji — s/s Butt 20. 12. — w Gdyni 31. 12.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	6. 12.	10. 12.	12. 12.	15. 12.
Niobe	13. 12.	17. 12.	19. 12.	22. 12.
Neptun	20. 12.	24. 12.	27. 12.	29. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	12. 12.	16. 12.	18. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	5. 12.	9. 12.	11. 12.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lublin	5. 12.	9. 12.	11. 12.
s/s Lwów	12. 12.	16. 12.	18. 12.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tampico	Wychodzi New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tampa		8. 11.	15. 11.	21. 11.	15. 12.
m/s Uddeholm		19. 11.	26. 11.		22. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.
s/s Equator	20. 11.	23. 12.	25. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia								Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
Blaland		17. 11.	20. 11.	8. 11.					13. 12.
Vikingland				18. 11.	24. 11.		28. 11.		16. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 15. 12.